Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Versión Taquigráfica N° 525 de 2011

Carpeta Nº 704 de 2011

AEROPUERTO DE CARMELO
ver exposición

PERSONAL DE LA PREFECTURA NACIONAL NAVAL
ver exposición

Se incluye en el régimen de fiscalización del tránsito vehicular dispuesto por la Ley Nº 18.191

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de mayo de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Jorge Pozzi.
MIEMBROS:	Señores Representantes Gonzalo de Toro, Guzmán Pedreira, Richard Sander, Pedro Saravia y Rubenson Silva.
ASISTEN:	Señores Representantes Gustavo Rombys, Mario Perrachón y Roberto Frachia.
INVITADOS:	Por el Ministerio de Defensa Nacional, señor Ministro Luis Rosadilla; Ayudante del Ejército, Teniente Coronel Almir Da Cunha; Director de Aeropuerto, Coronel Fernando Maurente; Director Nacional de Aviación Civil, Coronel Aviador Jesús Iglesias y Prefecto del Puerto de Montevideo, Capitán de Navío Guido Ferrari.

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida a una delegación del Ministerio de Defensa Nacional, integrada por el señor Ministro, Luis Rosadilla; el Ayudante del Ejército del señor Ministro, Teniente Coronel Almir Da Cunha; el Director de Aeropuertos, Coronel Aviador Fernando Maurente; el Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Coronel Aviador Jesús Iglesias, y el Prefecto del Puerto de Montevideo, Capitán de Navío Guido Ferrari.

El motivo de esta reunión es la consideración de dos temas. En primer lugar, la preocupación manifestada por parte de una delegación de las fuerzas vivas de Carmelo y de Nueva Palmira, que fuera recibida por esta Comisión el mes pasado, que estaban en relación al anuncio de que el aeropuerto de Carmelo perdería su categoría de internacional. Y, en segundo término, una explicación del proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo sobre el personal de la Prefectura Nacional Naval para incluirlo en el régimen de la Ley Nº 18.191.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Si la Comisión no tiene inconveniente, para nosotros sería mejor cambiar el orden de los temas, es decir, que primero tratáramos lo que tiene que ver con el proyecto de ley referido al personal de la Prefectura Nacional Naval, ya que es un tema más breve, lo que permitiría que se retirara antes el Oficial que nos acompaña. Creemos que el tema de la estrategia de esquemas aeroportuarios internacionales nos va a llevar un buen tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay ningún problema.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Como todos ustedes conocen, la Prefectura Nacional Naval tiene competencias de policía en su ámbito y, por tanto, la modificación a la norma que propone el Poder Ejecutivo intenta corregir una situación que no habilita esa policía específica, instrumento que la ley sí le da en otros ámbitos.

SEÑOR FERRARI.- Lo que se propone es la modificación del artículo 46 de la Ley Nº 18.191, de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional.

Encontramos que hoy esa ley no habilita a la Prefectura Nacional Naval a realizar el control de tránsito en su jurisdicción, fundamentalmente en lo que refiere a tests de alcoholemia o a tests de droga en sangre. Muchas veces esto nos imposibilita hacer controles sobre los camiones u otro tránsito que tenemos en el Puerto de Montevideo, pero eso se ve en toda la jurisdicción que le compete a la Prefectura Nacional Naval en el ámbito terrestre.

El señor Ministro hacía referencia a una ampliación de la norma para llevar esto al ámbito marítimo. En un primer momento no lo tuvimos en cuenta, pero al recapitular, entendimos necesario incluir los controles de alcoholemia y drogas en las tripulaciones de buques, tanto nacionales como de bandera extranjera. Eso está regulado en el Convenio STCW siglas en inglés referido al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar que, obviamente, es una ley aprobada por nosotros. Una de las reglas del Convenio regula la necesidad de que el personal que esté tripulando embarcaciones no haya consumido alcohol antes de empezar con su función; establece que no se puede consumir en las cuatro horas previas y fija un máximo de alcohol en sangre. El país, en uso de su soberanía, puede llevar este valor a 0,5 o 0,25 gramos de alcohol.

La propuesta de modificación al artículo 46 planteada por el Poder Ejecutivo establece lo siguiente: "A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Prefectura Nacional Naval, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de su jurisdicción y competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos". Querríamos incluir un agregado a continuación de: "(...) en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional", que diría lo siguiente: "así como las tripulaciones en el ámbito correspondiente". Al referirnos a la palabra tripulaciones estamos considerando al personal embarcado por su nombre en castellano.

Obviamente que esta es una regulación internacional para los buques de bandera extranjera, pero queremos que también se incluyan los buques de bandera nacional, porque entendemos que es una necesidad que el personal embarcado y que esté trabajando no tenga consumo de alcohol. Entendemos necesario que lo que se regula para tierra se incluya para el agua, es decir el otro ámbito de jurisdicción, que en este caso es específico de la Prefectura Nacional Naval.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Si esa frase no se agregara a la actual propuesta sería incoherente ya que el artículo 46 establece que esos funcionarios "[...] en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional [...]". Obviamente, el ámbito de la Prefectura Nacional Naval es mucho más marítimo, lacustre y fluvial que terrestre.

Por lo tanto, si la Comisión lo entiende pertinente, se haría ese agregado.

SEÑOR DE TORO.- Por supuesto que estoy de acuerdo con lo expuesto, ya que es un déficit que está planteado hace mucho tiempo y hay que resolverlo. Sin embargo, me surgen dos interrogantes.

La primera es la posibilidad de unificar los valores de espirometría a nivel nacional, o sea que si establecemos 0,3 gramos, hay que trabajar siempre con 0,3 gramos, y si mañana se modificara ese límite, habría que unificar el criterio de valores para que tuviera aplicación a nivel nacional y que no hubiera ningún tipo de dudas.

La otra interrogante tiene que ver con competencias que son de la Prefectura, pero que, a veces, muy claramente no tienen mucho que ver con lo que se define como ámbito de competencia. Para que quede claro, cito el ejemplo de las playas, donde surgen cuestiones de esta naturaleza. Muchas veces surgen problemas de competencia producto de que, a veces, los inspectores no pueden ingresar a las playas; habría que trabajar en coordinación con los inspectores municipales. Un caso concreto en el que se trabajó en conjunto fue en picadas que se hicieron en las playas de Montevideo; la única forma de resolver el problema fue trabajando coordinadamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el tema ha quedado claro y la Comisión va a discutir la redacción que propone el Ministerio de Defensa Nacional.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- En principio quiero agradecer la oportunidad de participar en esta sesión. Para nosotros es muy importante que esta Comisión escuche la presentación que traemos sobre un proyecto que el Ministerio de Defensa Nacional está considerando desde hace once meses. Además de haber agotado las instancias de análisis y estudio con las autoridades competentes en la materia del Ministerio, en enero informamos al Congreso de Intendentes sobre las orientaciones políticas y en febrero concurrimos nuevamente a ese ámbito llevando asesoramiento técnico. Se trata de un trabajo que se arrastra desde hace varios años y para decirlo de alguna manera aterriza en este período.

Las inquietudes planteadas por los ciudadanos que concurrieron el 13 de abril a la Comisión son bienvenidas, pero nosotros queremos poner esto en un marco. Para poder comprender y dar respuestas sobre Carmelo es necesario que al menos se tenga nuestra visión de una proyección estratégica de los aeropuertos internacionales para el Uruguay.

Por supuesto que nosotros no creemos que tenemos la última palabra, pero sí confiamos en un trabajo que tiene mucha acumulación y mucha ida y vuelta. Es más: en abril del año pasado no existía la situación actual; por lo menos ha cambiado en algún aspecto, no sé si mejorado.

Cuando pensamos en aeropuertos internacionales lo tenemos que hacer como cualquier otro aspecto de infraestructura en función de un proyecto de país, que debe tener en cuenta las coordenadas regionales, los procesos regionales y las capacidades nacionales. En esta materia se debe tener en cuenta muy especialmente el ordenamiento internacional; por lo tanto, planificar una estrategia sobre cuáles son aquellos puntos donde el Uruguay entienda que hoy es posible tener aeropuertos internacionales implica un razonamiento que comience por allí.

Como es lógico, a todos los ciudadanos, a todas las instituciones y a todas las empresas nos es conveniente que las infraestructuras estén a nuestra disposición y muy cercanas. Pero, obviamente las carreteras pasan a distintas distancias de nuestra casa, de nuestra fábrica, de nuestro campo. Si esto es así en materia vial o en materia ferroviaria veremos qué pasa en un futuro próximo, cuánto más lo debe ser en materia de aeropuertos internacionales.

Todos esos elementos han sido tenidos en cuenta para la presentación que haremos. Debemos recordar que en principio tenemos que ver el marco en el que tenemos que movernos. Podemos tomar decisiones internas, pero en este ámbito están extremadamente vinculadas e impactadas no quiero usar palabras terminantes por las normativas internacionales, de las que somos absolutamente responsables. Comenzaremos con una descripción somera de ese marco para entender qué debe contener un aeropuerto internacional y luego ver en

qué situación estamos hoy, a qué situación pretendemos ir y cuál es el marco regional; los límites nacionales tienen una importancia relativa. Ese movimiento es regional, así que nuestro crecimiento aeroportuario en buena parte se explica por la región, más allá de nuestro propio crecimiento. No podemos determinar sin mirar el horizonte.

El Coronel Aviador Iglesias hará la exposición de los fundamentos técnicos de esta proyección estratégica de los aeropuertos internacionales para Uruguay de muchos años hacia adelante.

SEÑOR IGLESIAS.- Iniciaremos esta presentación hablando someramente del marco legal al cual la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica debe hacer total acuerdo porque son reglamentaciones internacionales, normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, que es la que regula todo el sistema aeronáutico internacional de transporte aéreo público.

El Convenio de Chicago de 1944 ratificado por la Ley Nº 12.018, de 1953 recoge el marco genérico técnico por el cual se regula la aviación civil internacional para todos aquellos Estados miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, del que Uruguay es uno de sus fundadores.

Posteriormente, nos remitiremos a los anexos del convenio que informan sobre los datos técnicos del marco de cada una de las especialidades en las que se encuadra el propio sistema aeronáutico. Ahora simplemente mencionaremos los que tienen que ver específicamente con los aeropuertos.

El Anexo 9, Facilitación, se encarga de migraciones, aduana y sanidad de frontera.

El Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas, regula y otorga los atributos necesarios para que las telecomunicaciones aeronáuticas puedan facilitarse dentro del territorio uruguayo y, por supuesto, hacia las aeronaves y todos los prestadores de servicios del sistema aeronáutico internacional y nacional.

El Anexo 14, Aeródromos, tiene que ver con el diseño y la operación de los aeródromos, y específicamente trata de la infraestructura, el marco general normativo para construir, diseñar y operar los aeropuertos nacionales e internacionales.

El Anexo 16 trata un tema muy importante que está en la palestra: la protección al medio ambiente, y tiene dos volúmenes. Uno refiere a la protección al medio ambiente en lo que tiene que ver con el ruido y, el otro, con las poluciones restantes.

No menos importante es el Anexo 17, que regula todo lo relativo con la interferencia ilícita de la aviación civil internacional. Es un documento técnico de seguridad aeroportuaria; por eso Uruguay tiene una Dirección Nacional, la AVSEC, que se ocupa de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional, y, por supuesto, su órgano competente es la Policía Aérea Nacional, como todos ustedes saben. Esa Policía está basada en el Decreto Nº 267/03 que trata el sistema de seguridad nacional en cuanto a los actos de interferencia ilícita para la aviación civil internacional.

En lo que tiene que ver específicamente con el terreno nacional, la Ley Nº 14.305, Código Aeronáutico Uruguayo, de 1974, en su articulado define específicamente qué es un aeropuerto. Diferencia un aeródromo de un aeropuerto y establece que un aeropuerto es un aeródromo que tiene servicios apropiados para llevar a cabo el transporte aéreo público nacional e internacional. Estamos hablando de aduana, migraciones, atención al pasajero, salas de arribo, salas de embarque, etcétera. A los efectos de actualizar esta ley de 1974, en 2009 se promulgó la Ley de Seguridad Operacional de la Aeronáutica Civil con un marco apropiado para un sistema seguro, eficiente y ordenado de la aviación civil internacional, como es mantener un estándar adecuado de seguridad en todas las operaciones aeronáuticas, que no tiene el Código Aeronáutico de 1974. El sistema de gestión de la seguridad operacional es totalmente nuevo; surgió a partir de 2000 y lo que el Estado hace es determinar el nivel apropiado de seguridad operacional que desea mantener en las operaciones aeronáuticas internacionales y nacionales basado en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Tenemos que hacer referencia a las reglamentaciones aeronáuticas uruguayas. Las primeras fueron promulgadas por decreto, y posteriormente la DINACIA obtuvo la facultad otorgada por el Poder Ejecutivo y

por el Poder Legislativo de dictar sus propias reglamentaciones, manteniéndolas mediante un procedimiento en el nivel de decreto. La aeronáutica es muy cambiante y dinámica; hay que actualizar las infraestructuras y todo lo que tiene que ver con la informatización de los sistemas, por lo que es necesario que la DINACIA, la autoridad aeronáutica, tenga un sistema para "aggiornarse" a las normas y métodos recomendados por la OACI, que continuamente está produciendo. Esa delegación de atribuciones que otorgó el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo a la autoridad aeronáutica uruguaya es muy importante porque trae los dos reglamentos que tienen que ver con el sistema aeroportuario específicamente: el RAU Reglamento Aeronáutico Uruguayo, y el AGA, que tiene que ver con ayudas visuales, construcción y diseño de los aeropuertos y los aeródromos en el territorio de la República. Básicamente recoge lo establecido en el Anexo 14, de diseño de operaciones de aeródromos, que es una norma y un método recomendado internacionalmente. Lo traemos como decreto y reglamentación a nuestro sistema legal y, por lo tanto, tenemos que aplicarla para todos los operadores nacionales.

El RAU 139 es de certificación de aeródromos. La OACI, a partir de 2006 exige que los aeródromos sean certificados mediante una norma y un método recomendado. Lo que la OACI determinó lo recogimos en este reglamento que está dentro del Anexo 14 y en otros documentos. Ese proceso de certificación, que nos lleva a que debamos cumplir con estándares normativos en todos los aeródromos nacionales e internacionales, hace que las inversiones en equipos, personal, material e infraestructura en cada uno de esos lugares sean bastante complejas y costosas, pero es la única forma que nos permite cumplir con esos estándares. El propio organismo internacional envía auditorías multidisciplinarias a cada uno de los países. Precisamente, en 2008 Uruguay pasó por una en la que tuvimos una muy buena cantidad de observaciones hacia el Estado por incumplimiento o diferencias en el cumplimiento de las normas.

Hemos realizado un plan de acción a los efectos de cumplir con todas esas expectativas que la Organización de Aviación Civil Internacional tiene y uno de esos trabajos es esta evaluación de aeropuertos internacionales, este plan de acción que está emprendiendo el Estado a los efectos de proyectar aquellos aeródromos o aeropuertos que estarían en mejores condiciones como para que haya inversiones tanto del Estado o mixtas con capitales privados, a los efectos de cumplir con los estándares internacionales.

En ese plan que se ha trazado el Estado uruguayo, el Poder Ejecutivo determina qué aeropuertos son internacionales. Hay dos aeropuertos concesionados, que son el de Laguna del Sauce, C/C Carlos A. Curbelo, y el de Carrasco, Gral. Cesáreao L. Berisso; el Aeropuerto Ricardo De Tomasi en realidad es un aeródromo. Hay doce aeropuertos internacionales en los que hay que hacer inversiones muy importantes en infraestructura, en personal, y el Estado está pretendiendo priorizarlos de acuerdo a la región, a cómo se está potenciando cada uno de esos sitios dentro del quehacer nacional. Además, atendiendo a la menor cantidad de inversión que se deba hacer hay aeropuertos que están mejor posicionados para cumplir con las normas y métodos recomendados por la OACI y por nuestros propios reglamentos, es que se llega a esta planificación estratégica.

La idea del Poder Ejecutivo eventualmente es mantener ocho aeropuertos internacionales, entre los que se incluye a los Aeropuertos de Carrasco y de Laguna del Sauce que, por supuesto, no van a dejar de tener esa calidad. Otro de esos aeropuertos es el Ángel S. Adami, situado en Montevideo, que nuclea la aviación general, nacional e internacional. Llamamos aviación general a aquella que es de pequeño o mediano porte, ya sea aeronaves de entre 5.700 y 11.200 kilos de peso máximo de despegue; son aviones que tienen entre cuatro y hasta diez plazas de pasajeros. Otro es el aeropuerto de la ciudad de Colonia. También está el aeropuerto internacional de alternativa, sito en la ciudad de Durazno, que lo comparte con la Brigada Aérea Nº 2; es un lugar muy atractivo porque las inversiones pueden ser conjuntas, entre la Fuerza Aérea y la Dirección Nacional. Los otros aeropuertos son el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce, el de Carrasco, el de Rivera y el de Melo.

Otros aeropuertos nacionales que administra la Dirección Nacional de Aviación Civil son los de Vichadero, Tacuarembó, San Gregorio de Polanco, Río Branco, Treinta y Tres, El Jagüel el anterior aeropuerto de Punta del Este Florida y San José. Someramente, a continuación indicaré cuáles son las carencias que cada uno de los aeropuertos posee actualmente respecto al cumplimiento de las normas nacionales e internacionales.

Básicamente, tienen que ver con personal. La Dirección Nacional de Aviación Civil posee un personal muy acotado, sobre todo en los aeropuertos del interior. En quince o dieciséis años, no ha habido ingreso de personal nuevo, exceptuando controladores de tránsito aéreo en estos últimos años, y la Dirección ha ido

perdiendo la capacidad de operar esos aeropuertos en forma eficiente y segura. Se necesita personal de rampa, de seguridad aeroportuaria, de Policía Aérea Nacional, de operaciones que es el que se encarga de ordenar el régimen de vuelos en los aeropuertos internacionales, administrativo y controladores de tránsito aéreo en el interior, donde es difícil conseguirlos.

También tenemos problemas con las medidas de seguridad. No se dispone del adecuado vallado de seguridad aeroportuaria, ni de equipamiento de Rayos X, ni de detectores de metales ni de explosivos. En algunos aeropuertos tampoco se dispone de caminos perimetrales, que son esenciales para la circulación, sobre todo de aquellos vehículos que se usan en los servicios de salvamento y extinción de incendios. Es importante contar con esa caminería a los efectos de que, en el caso eventual y no deseado de que ocurra un accidente o un incidente, esos servicios lleguen. Debemos actualizar los sistemas de pases y permisos, que también forma parte del sistema de seguridad. Los sistemas de circuitos cerrados de televisión y los vehículos de patrulla también son esenciales para que los aeropuertos funcionen y que el sistema de seguridad esté en condiciones de cumplir con los requerimientos que establece el Convenio de Chicago.

En cuanto a los servicios operacionales, vamos a hablar de los aeropuertos del interior. La mayoría opera un promedio de doce horas diarias los trescientos sesenta y cinco días del año. Como son aeropuertos que tienen poco flujo de pasajeros, para poder administrarlos sería adecuado contar con la cantidad de personal que mostramos en la presentación.

Otro tema muy importante con respecto a las terminales de pasajeros que no existen en la gran mayoría de los aeropuertos nacionales es la segregación entre las terminales de arribo y de partida. Es una cuestión de seguridad internacional y, por supuesto, nacional, porque está recogido en las reglamentaciones del país que debe ser cumplida y que involucra una inversión bastante abultada con respecto a la infraestructura aeroportuaria.

Asimismo, es importante mencionar el servicio de salvamento y extinción de incendios. Como ustedes saben, la ley obliga a contratar a los bomberos, quienes deben proporcionar el servicio de bomberos aeroportuarios. Ese es el único organismo dedicado a la extinción de incendios. Por supuesto, en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y en el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce tenemos personal dedicado las veinticuatro horas al servicio de salvamento y extinción de incendios, debidamente capacitado y entrenado, pero el resto de los aeropuertos internacionales, exceptuando el internacional de alternativa, prácticamente está desprotegido de bomberos aeroportuarios. Exceptuando Rivera y Salto, donde existe un convenio entre la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y la Dirección Nacional de Bomberos a los efectos de que se preste servicio en aquellos momentos en que están arribando los vuelos específicamente los de la empresa aérea internacional de transporte aéreo regular que está haciendo los servicios internos del país, que es la empresa BQB, en el resto no estamos cumpliendo con las normas y métodos recomendados de la OACI. De hecho, en algunos aeropuertos tenemos camiones con equipamiento CFR, de salvamento y extinción de incendios, pero no tenemos personal idóneo y capacitado de la Dirección Nacional de Bomberos, también debido a las propias carencias de personal de esta Dirección. Igualmente, en algunos aeropuertos no contamos con camiones CFR ni con las reservas de agua que reglamentariamente deben tenerse a los efectos de mantener continuamente el flujo de elemento de extinción de incendios a los servicios de bomberos aeroportuarios.

Además, si uno habla de bomberos, tiene que haber un destacamento en el aeropuerto, que debe ser una especie de hangar que dé cabida a los camiones, al personal y le brinde las comodidades para que operen en esos aeropuertos en el horario correspondiente.

También tenemos problemas con los servicios de meteorología aeronáutica, que son fundamentales para la navegación aérea. No escapa a los Diputados que la Dirección Nacional de Meteorología tiene problemas de personal y no es posible cubrir todos los aeropuertos como se desearía y como lo indican las reglamentaciones aeronáuticas. Asimismo, se debe proporcionar a ese personal técnico el equipamiento adecuado: estaciones meteorológicas aeronáuticas que son específicas para el sistema aeronáutico, comunicaciones y facilidades para que puedan cumplir con el servicio como corresponde.

Finalizando con las carencias, en la gran mayoría de los aeropuertos del interior, excepto los de Laguna del Sauce y de Carrasco, los servicios brindados por Migraciones y Aduana, Sanidad de Frontera y el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca no son más que un requerimiento y algunos directamente no se cubren. Es

un aspecto harto importante para cumplir con las reglamentaciones internacionales, no solamente aeronáuticas.

A continuación, exhibiremos una vista en planta de cada uno de los aeropuertos que se intenta mantener como internacionales dentro de este esquema. La presentación es muy extensa, por lo que voy a entregar una copia a la Comisión.

Allí también aparecen sus características físicas y las operaciones que han tenido en estos cinco últimos años, básicamente, en cuanto a pasajeros, porque los aeropuertos del interior no trabajan con carga.

En Artigas los promedios anuales de pasajeros son realmente desalentadores con respecto a la inversión.

(Se muestra la planta del aeropuerto de Colonia)

—— El Aeropuerto de Carrasco tiene un incremento anual de 1:500.000 pasajeros.

En Carmelo la cantidad de operaciones supera ampliamente a la de muchos otros aeropuertos, pero son de aviación general, de aviones que tienen dos, tres o cuatro pasajeros. Básicamente son taxis aéreos o servicios aéreos privados de personas que poseen su propio avión y llevan a sus familiares, etcétera. Hubo 2.586 operaciones en 2010, con 4.265 pasajeros. Entonces, las operaciones son muchísimas, pero los pasajeros son muy pocos.

(Se muestra la planta del aeropuerto de Durazno)

—— En el aeropuerto de Mercedes se da otro fenómeno extraño. La pista no es del Ministerio de Defensa Nacional, sino del Ministerio de Educación y Cultura. Está en comodato precario al Aeroclub de Mercedes, que es el que lo utiliza y lo gerencia. Además, existen una serie de hangares destinados a servicios aéreos de empresas fumigadoras. Tiene dos pistas de césped natural y no se dispone de absolutamente nada de la DINACIA, ni siquiera de personal, por las carencias antes mencionadas; no tiene medios de comunicación ni personal de operaciones. Este es un aeropuerto internacional que ha sido degradado a aeropuerto departamental mediante nota, porque no se permiten operaciones internacionales. Es imposible brindar un servicio seguro y eficiente a la aviación civil internacional en ese aeropuerto. Como no hay personal de la DINACIA, no tenemos datos de pasajeros, pero a partir de junio del año pasado, las operaciones son específicamente nacionales.

(Se muestra la planta del aeropuerto de Melo)

—— La pista del Aeropuerto El Jagüel, de Punta del Este, tenía 1.100 metros, pero quedó cortada por la calle, y ahora tiene solo 680 metros de largo. Este es un aeropuerto netamente departamental.

(Se muestra la planta del aeropuerto de Paysandú)

—— La pista de Río Branco está administrada por la DINACIA. Prácticamente es un aeródromo. No dispone de ningún servicio; solo hay una persona que se encarga de prestar los servicios básicos de comunicaciones, de pasar el plan de vuelo al Centro de Control de Carrasco, y de tomar aquellos planes de vuelo que reciba del Centro de Control. Por supuesto que los pasajeros que maneja son nacionales.

(Se muestra la planta del aeropuerto de Rivera)

—— Es importante destacar que en 2010 que son los últimos números de que disponemos la cantidad de pasajeros que pasaron por el aeropuerto de Salto fue similar a la de Carmelo y hubo más cantidad de operaciones. Evidentemente hay operaciones que no registran pasajeros.

En el aeropuerto de Tacuarembó la DINACIA ha invertido recientemente para hacerle un recapado de la pista y dejarla en condiciones, puesto que estuvo cerrada durante ocho meses.

El aeropuerto de Treinta y Tres está dotado de dos pistas de césped natural, con los servicios mínimos, como el de Río Branco.

Finalmente, el aeropuerto de Vichadero tiene menos que servicios mínimos porque no dispone siquiera de teléfono ni de luz.

El señor Ministro me pidió que hiciera referencia a una comparación entre países de la región, concretamente, entre Uruguay, Paraguay, Chile, Argentina y Brasil, donde se establece la superficie de cada país, la cantidad de aeropuertos internacionales que tiene cada uno y la relación que deberían tener con respecto a los que Uruguay tiene designados actualmente como internacionales. No quiero ahondar mucho en esto, por lo que me referiré solo a la comparación con Brasil. Este país tiene 8:515.000 kilómetros cuadrados de superficie, mientras que Uruguay cuenta con 175.000 kilómetros cuadrados. Brasil tiene 27 aeropuertos internacionales; nosotros tenemos 12, y si mantuviéramos esa relación, Brasil debería tener 583 aeropuertos internacionales para cubrir su superficie. Es un dato anecdótico, pero me parece muy representativo.

A continuación, vamos a presentar el monto de inversiones tipo que sería necesario para que un aeropuerto del interior designado como internacional pudiera cumplir con las normas y los métodos recomendados por la OACI y las reglamentaciones aeronáuticas uruguayas y, por supuesto, las leyes y decretos del sistema aeronáutico.

La parte más cara de la infraestructura aeroportuaria es la que tiene que ver con pistas, pavimentos, calles de rodaje y plataformas. Esa inversión genérica ronda los US$ 5:000.000, y la mitad correspondería a superficie de pista, calle de rodaje y plataforma. La restante infraestructura rondaría entre construir una torre de control, una terminal de pasajeros que separe pasajeros entrantes de salientes, un cuartelillo de bomberos y un parque de combustibles. La mayoría de los aeropuertos no todos disponen de un parque de combustibles, pero en todo caso, hay que actualizarlos. Nosotros deberíamos brindar servicios aéreos internacionales con una recarga de combustible apropiada para las aeronaves, y en muchos aeropuertos no la tenemos, o no está operativo porque mantener los tanques aeronáuticos seguros es un servicio muy caro.

Con respecto a la regularización de terrenos, hay una regulación internacional que, por supuesto, fue recogida en la reglamentación aeronáutica nacional, que establece que en los aeropuertos deben existir franjas de seguridad de extremo de pista; esta es la traducción del término RESA. Esas franjas hacen que la superficie de pista utilizable sea inferior, o sea, que nos comería pista hacia adentro y tendríamos que expropiar una parte para cumplir con ese rango de área de seguridad. Esa superficie se utiliza simplemente para aquellos despegues que son muy largos, o para aquellos aterrizajes que son muy cortos. La idea es proteger con seguridad las áreas para aeronaves que aterrizan antes de la pista o aquellas que se salen de la pista y cuyo aterrizaje es muy largo, dado que se ha comprobado que el momento más peligroso de la operación aeronáutica en un aeropuerto es el aterrizaje o el despegue. Como los accidentes de las aeronaves en general son en estas áreas, la idea es que hay que protegerlas. Hay que prever que exista esa superficie libre de obstáculos como para que las aeronaves puedan desplazarse hacia esos lugares en forma relativamente segura y no ocasionen daños más graves.

Con respecto a los equipamientos electrónicos, un aeropuerto no funciona si no tiene servicios de comunicaciones aeronáuticos apropiados, servicios de ayuda a la navegación. Invertir en ese equipamiento electrónico incluye también las ayudas visuales, que son las luces de pista, las luces de rodaje, las luces de plataforma en los equipamientos electrónicos redundantes, por si fallan los iniciales, los grupos generadores, etcétera. También estamos hablando de ayudas instrumentales, como los equipos multidireccionales de navegación, que comúnmente llamamos "BOR" o "ADF", que son ayudas basadas en tierra, que ayudan a la navegación internacional o instrumental, para que los pilotos se guíen en base a señales cuando no pueden ver el terreno. Y también se necesitan diferentes tipos de vehículos en la dotación de un aeropuerto, que tienen que cumplir con las normativas específicas en cuanto al tipo de diseño, calidad, certificación y cantidad. La cantidad difiere en cada aeropuerto por el tipo de naves que permite recibir el aeropuerto. También se necesitan ambulancias, precisamente para los servicios de salvamento. El Centro de Operaciones de Emergencia, COE, es un puesto de prevención de desastres o de accidentes que actúa, se conforma y funciona, antes previniendo, y después, nucleando todos los medios para que ese accidente sea de la menor importancia. Ayuda a los servicios de salvamento, da directivas a los bomberos, a las ambulancias externas que van a apoyar durante la ocurrencia de un eventual accidente, etcétera, Ese Centro de Operaciones de Emergencia debe estar dotado de equipamiento, no solo de vehículos, sino también de un lugar específico y de comunicaciones, que es muy importante. También debe haber comunicaciones en el puesto de mando y en el puesto de cada vehículo. Las operaciones de cada aeropuerto también deberían contar con un vehículo

apropiado porque debe recorrer las superficies de la pista en busca de problemas, de irregularidades, de presencia de aves, de materiales peligrosos, de objetos extraños, etcétera.

Como ustedes han visto, se necesitan US$ 2:500.000 en encarpetados, US$ 800.000 en infraestructura, US$ 1:100.000 en equipamiento electrónico, y US$ 360.000 en vehículos. De material para la AVSEC, de seguridad aeroportuaria contra los actos de interferencia ilícita, es necesario un vallado perimetral. Este es específico; no es un vallado cualquiera pueden verlo en el aeropuerto de Carrasco: tiene 2,20 metros, postes y alambres de seguridad, y es muy caro. Nosotros hemos intentado dotar de ese vallado de seguridad al aeropuerto de Carmelo en nuestro último plan de inversiones, pero no lo hemos conseguido, no solo por lo caro que es disponer del material, sino por lo que cuesta instalarlo. También hay que considerar el equipamiento de Rayos X, el detector de metales no solo de pasajeros, sino también de equipaje, y la parte de varios, que tiene relación con aquel personal que maneja las operaciones dentro de la plataforma, que da los servicios a los pasajeros, a la carga, que baja el equipaje, que lleva la escalera al avión, los carritos y los contenedores.

Por supuesto que también están los contratos de mantenimiento que debe tener cada aeropuerto. La gran mayoría de los aeropuertos tienen extensiones de gran superficie, y hay que cortar el césped a determinada altura y mantener la infraestructura, no solo la edilicia de las terminales, de las torres de control y de las áreas administrativas, sino la más cara de todas: la pista, las calles de rodaje y las plataformas. Se estima que la vida útil de una superficie de rodaje o de despegue es de aproximadamente veinte años. Voy a dar un ejemplo muy simple: la pista principal del aeropuerto de alternativa el Aeropuerto Internacional de Durazno, la 03-21, ha llegado al final de su vida útil de veinte años, y para dejarla en condiciones, es decir, para que ese aeropuerto sea una alternativa, nos llevará una inversión voluminosa, en torno a los $ 32:000.000. No estamos hablando de hacer una pista, sino solo de repavimentarla y dejarla en condiciones para que durante veinte años operen aeronaves de acuerdo con la categoría que tiene el propio aeropuerto para recibir aeronaves acordes a esa categoría.

Por último, queremos mostrarles un cuadro de distancias de referencia que muestra las distancias máximas entre una localidad y el aeropuerto más cercano. Por ejemplo, Mercedes está a 135 kilómetros de Colonia, y Carmelo, a 175 kilómetros. La distancia más lejana es entre Artigas y Salto: 185 kilómetros.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Como ustedes comprenderán, era importante para nosotros que la Comisión tuviera este panorama general.

No se trata en sentido estricto de que vayan a quedar ocho aeropuertos internacionales porque, como bien ha sido explicado, no alcanzamos esa categoría, salvo en algo más de dos. Se trata de un programa para priorizar a largo plazo y reitero que esto todavía está en una etapa de construcción, pero tenemos que definir una orientación que muestre hacia dónde el Uruguay quiere llevar su política en esta materia.

El Coronel hacía una comparación con la situación de Brasil que creo es muy interesante. Brasil, que tiene 27 aeropuertos internacionales, debería tener, según una comparación exclusivamente de dimensiones territoriales, 583 aeropuertos. Pero a mí me interesa más la comparación con Chile por su conformacion geográfica: esa larga franja, donde las distancias internas son enormes. Este país tiene 8 aeropuertos internacionales, pero en relación con Uruguay debería tener 51. Las prestaciones aéreas son importantes y la presencia de un aeropuerto internacional obviamente dinamiza una zona este es un dato de la realidad, de la misma manera que lo hace la presencia de un puerto, de una carretera o el pasaje del ferrocarril. Todos sabemos lo que le pasó al Uruguay cuando el ferrocarril dejó de funcionar, porque el tren pasaba por los pueblos que se habían construido en función de este medio de transporte.

Este proyecto hoy intenta tener una idea a largo plazo de dónde ubicar los aeropuertos y por qué, pero reitero que decidir dejar ese número es una pretensión nuestra casi caprichosa. Estamos hablando de lo que vamos a hacer con Rivera, con Salto y con Colonia. ¿El Estado uruguayo tiene en lo inmediato y en forma global la capacidad para llevar adelante esas inversiones? Yo creo que no. Y si las tuviera, ¿debería hacerlo? Creo que tampoco. Porque esto tiene que ir en un conjunto: en una evolución del comercio regional, del tránsito, etcétera. Tiene que haber una relación entre costo y beneficio. Es obvio que esta relación no existe.

Nuestro principal aeropuerto movió 1:654.000 pasajeros en el año 2010 corríjanme si esa no es la cifra, habiendo crecido un 14%, y sabemos el tipo de inversión que permanentemente necesitamos.

Quiero decir con claridad hablo a título del Ministro de Defensa Nacional; no represento necesariamente la opinión de todo el Poder Ejecutivo que vamos a tener que apelar, por etapas, a licitar estos aeropuertos y tener que abrirnos a inversiones privadas o de asociación público-privada, proyecto que está a consideración del Parlamento. Esto no significa eliminar ningún aeropuerto.

En el día de ayer, por un compromiso que tenía viajé a la frontera de los departamentos de Maldonado y Rocha, donde hay empresarios privados que quieren hacer un aeropuerto para jets. ¡Bienvenidos! Pero hay que ponerlos al tanto de esta situación. Es decir que, además de informarlos sobre la pista, sobre la infraestructura a realizar, hay que ponerlos en conocimiento de cómo se financia después el emprendimiento, es decir, los controladores, los administrativos, y todo lo que ustedes han escuchado. Digo esto porque, aunque me regalaran el conjunto de las obras, tengo que saber que después el Estado para toda la vida tiene que tener allí un conjunto de funcionarios para generar, obviamente, una comodidad muy importante a personas que tienen un alto poder adquisitivo. Son muy bienvenidas al Uruguay, las estamos buscando, pero hay que tener alternativas para ellas.

Ustedes han visto las cifras. Por algún aeropuerto internacional se entra y se sigue el procedimiento al que se hizo referencia y luego, como en cualquier otro lugar, se desplazan hacia otro aeropuerto, en este caso, nacional. Estamos hablando de las puertas de entrada y de salida del país.

Quiero poner el énfasis en algunos puntos que para mí son importantes. Cuando al Uruguay viene la organización encargada de hacer el seguimiento de los aeropuertos, no es un problema de la DINACIA ni del Ministerio de Defensa Nacional, sino del Estado uruguayo. Lo que califica no es solamente un problema del aeropuerto. Cuando se presentan todas estas observaciones que pasan inadvertidas para la enorme mayoría de los ciudadanos a la hora de la certificación, ellas son muy importantes para quienes tienen que decidir adónde van o adónde no van.

Cuando estuvimos planificando esta comparecencia a la Comisión no queríamos hacer una discusión inversa, sino con futuro. Hay intereses muy importantes en juego. No quiero poner nombres, así que pongamos uno que no existe: Calamuchita. Si allí hay intereses tan importantes que allí se sostiene que califica la construcción de un aeropuerto internacional, entonces, los empresarios que creen que califica, que presenten un proyecto de construcción del aeropuerto, y de financiación de su pista. Así se hizo con Carrasco, que fue licitado. Siguiendo con el ejemplo que puse, y tal como la ley lo establece, sobre esa base llamaremos a una licitación para que se presenten los postores, con ventaja para quien presentó la iniciativa ustedes conocen la norma, y veremos si en Calamuchita se precisa o no un aeropuerto.

Lo que no nos parece lógico es que se le pida al Estado, al pueblo uruguayo que, en función de intereses todos respetables, pero absolutamente sectoriales, se haga un esfuerzo imposible para tener un aeropuerto internacional a 60 o a 80 kilómetros de otro. Eso no existe en el mundo...

Quienes han salido del país saben que la tendencia es que los nuevos aeropuertos se construyen a no menos de 70, 80 o 90 kilómetros de la ciudad más cercana; nadie construye un aeropuerto en medio de una ciudad, y menos un aeropuerto internacional.

Esta es una orientación que estamos tratando de construir. Reitero: no se le ha pasado con la aplanadora a nadie, esto no ha venido por un decreto, por una resolución del Poder Ejecutivo adelanto que está dentro de sus potestades hacerlo, pero no se ha querido usar para eso, sino que se fue al Congreso de Intendentes a hacer una presentación política, y a los dos días se envió a los diecinueve Intendentes esta presentación ampliada. Posteriormente se concurrió con asesoramiento técnico al Congreso de Intendentes a hacer una presentación similar a esta. Además, tenemos el compromiso de ir a la ciudad de Paysandú donde se nos ha pedido que hiciéramos esto, pero por distintos inconvenientes de agenda no se ha podido ir; creo que iremos el 20, e iremos con gusto a cada lugar que se nos solicite porque no creemos tener toda la verdad. Escuchar a quienes están en cada lugar del país con sus expectativas, propuestas, opiniones, es un deber para nosotros y además, un aprendizaje.

Tenemos extremada confianza en el planteo que estamos haciendo. Podemos garantizar que no es fruto de una obra de divertimento en una computadora, sino que acumula un trabajo extenso que han hecho en el correr de los años decenas de personas capacitadas profesionalmente y experimentadas en la materia, a lo que después se le incluyó una visión internacional, desde el punto de vista político, económico y de integración.

Se trata de que los aeropuertos cubran de la mejor manera posible el propio territorio, pero que además tengan una proyección regional.

Obviamente mantenemos el aeropuerto de alternativa porque es muy bueno tenerlo para la aviación civil.

Me gustaría extenderme en el Aeropuerto de Adami. Este aeropuerto también cumple funciones inherentes al sostenimiento de la aviación civil por el papel de formación que juega y por todo lo que aquí se desarrolla. Por decirlo de alguna manera, cumple una doble función, una de las cuales es casi la de un aeropuerto escuela, imprescindible para el mantenimiento de la formación de los recursos humanos de Uruguay.

SEÑOR IGLESIAS.- Además, en ese aeropuerto están situados la mayoría de los talleres aeronáuticos de reparación, sobre todo para la aviación general de la República Oriental del Uruguay, y allí están las escuelas de pilotos, tres aeroclubes.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Les trajimos por escrito una consideración general y una particular sobre el Aeropuerto de Carmelo.

Queremos dejar bien claro que nuestro espíritu no es debatir con los ciudadanos que desde Carmelo vienen preocupados como pueden hacerlo los de Paysandú, los de Mercedes, los de Artigas o los de cualquier lugar porque no pueden tener un aeropuerto internacional, porque piensan que, de tenerlo, vendrían Fulano, Mengano o Perengano y se podrían hacer determinadas cosas.

Uruguay necesita aumentar su capacidad de traslado aéreo interno y estamos haciendo algunas cosas en ese sentido, por ejemplo, con Salud Pública. Habrá que tener una política proactiva en el sentido de ir dotándonos de capacidades de emergencia para algunas cosas. Pero esas emergencias suceden en todos lados del país, no en tal pueblo u en tal otro, y deberíamos tener capacidad para llegar con relativa equidad a todos los lugares. Tenemos que ver la capacidad civil de la aeronáutica como algo indiscutiblemente ligado al proyecto país, que también es un proyecto de la región. Esa ha sido nuestra intención, no en desmedro de nadie, sino a favor de lo que creemos razonable proyectar a largo plazo, porque no se trata de tomar un papel y trazar las cosas por cualquier lado.

SEÑOR SANDER.- Ha sido muy clara la exposición que brindó la delegación, sobre todo para quienes no conocemos el tema.

En Rivera tenemos un aeropuerto que ahora está trabajando bastante bien, en el cual se trabajó junto con la DINACIA, la Intendencia y el Cuartelillo de Bomberos.

El señor Ministro en parte ya respondió mi pregunta, pero igualmente voy a formularla. El año pasado circuló en algunos medios de prensa nacional la posibilidad de tercerizar esos aeropuertos para inversores. Hoy se va a comenzar a votar el proyecto de participación público-privada en general, que posteriormente irá al Senado para ser aprobado, con lo cual el Gobierno tendrá otra herramienta de inversión. ¿Qué se sabe de ese rumor respecto a los seis aeropuertos excepto el de Carrasco y el de Laguna del Sauce que son los que tienen más desarrollo e inversión privada que quedarían en este primer tramo?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Este Ministro ha recibido a personas interesadas solamente en dos de los aeropuertos: el de Rivera y el de Salto.

En mi apreciación, en esta proyección hay que definir el papel que va a jugar lo público y lo privado, solo o conjuntamente. No imagino una proyección de este tipo sin que se incluya la participación del capital privado. No imagino que podamos acompañar el ritmo de las necesidades del país sin darle participación al sector privado o, en algunos casos, directamente con construcción privada. Queremos consolidar la visión estratégica porque si no, empezamos nuevamente a poner curitas a los tajitos.

Con franqueza digo que no es nuestro interés que este proyecto se dé en este período. Hay que buscar acuerdos que puedan proyectar al Uruguay hacia el futuro. Esa es nuestra visión, pero es tan opinable como cualquier otra.

Traemos como propuesta las orientaciones que están siendo consideradas a nivel de los Intendentes. Todavía no hemos sido convocados por el Congreso, pero nos dio la impresión de que la presentación que hicimos mereció reconocimiento. Hasta ahora hemos sido convocados exclusivamente por Paysandú, adonde con gusto iremos porque seguramente, más allá de mantenernos en la situación, aprenderemos cosas. Además, hay que explicar las orientaciones que uno tiene directamente a los ciudadanos que están implicados; es como si mañana me retiraran una parada que está cerca de casa: puede ser que exista razón, pero a mí me molesta.

Creo que todos los uruguayos tenemos que acostumbrarnos a pensar las cosas no en términos de las molestias personales o de las situaciones locales, sino en función de país, que es el de nuestros hijos, el de nuestros nietos; se debe tener una cabeza diferente.

Si ante un mapa vacío somos herederos históricos de las cosas positivas y de las negativas tuviéramos que definir una estrategia en materia de aeropuertos internacionales, seguramente no pasaría por ocho aeropuertos, sino, quizás, por la cuarta parte, y además, estarían ubicados en zonas totalmente distintas. Es un lastre histórico servir a toda la zona metropolitana del Aeropuerto de Carrasco; es un problema que nos dejó la historia. Si se pudiera plantear nuevamente, quizás no lo construiría ahí por lo que dije anteriormente: quizás ese aeropuerto internacional de gran escala estaría ubicado en ese arco donde Uruguay tiene el 71% de la población. Pero la historia nos condiciona, también para este proyecto.

(Se autoriza la intervención del señor Representante Rombys)

SEÑOR ROMBYS.-

Quisiera saber si es posible acceder a la presentación que se hizo en el Congreso de Intendentes para que todos podamos manejar el mismo nivel de información. Por lo menos en Paysandú ocurre que muchas veces la Intendencia y el resto de los actores no tienen la misma información.

Por otra parte, comparto el planteo estratégico del Ministerio de Defensa Nacional con respecto a los aeropuertos.

SEÑOR IGLESIAS.- Es exactamente la misma presentación que se hizo en el Congreso de Intendentes.

SEÑOR DE TORO.- En la comparecencia de los ciudadanos de Carmelo surgió una inquietud que creo quedó totalmente respondida: la posibilidad de tener, no un aeropuerto internacional, sino un aeródromo internacional. Si entendí bien, ello es totalmente incompatible de acuerdo al marco legal nacional e internacional, e incluso con la planificación establecida.

Simplemente, quiero agradecer por la exposición que se nos ha brindado. Debemos pensar en positivo en la medida en que el país comienza a pensar en un proyecto estratégico a mediano y largo plazo respecto a nuestra visión nacional e internacional de lo que debe ser nuestra aeronáutica.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay nada para discutir respecto a la planificación de los aeropuertos. De la información que nos han brindado se desprende que, actualmente, cinco de los ocho aeropuertos tienen un tráfico importante; dos o tres de esos cinco tienen tráfico internacional; uno se reactivó porque apareció una línea aérea nacional, y el último no tiene tráfico.

Con franqueza, no estoy tan seguro de que los aeródromos internacionales no existan. La información comparativa que nos dieron en cuanto a que Brasil tiene 27 aeropuertos internacionales es válida, pero no creo que los aviones livianos en Brasil aterricen en Guarulhos; debe haber algún otro lugar donde lo hagan, que no sea un aeropuerto internacional. Supongo que debe haber uruguayos que viajan en avión o en avioneta a Río Grande y no aterrizan en el Aeropuerto Internacional de Porto Alegre porque no se les permite. El aeropuerto de Carrasco debe ser una de las pocas excepciones donde aterrizan aviones a pistón, monoplaza o de dos plazas; no debe haber muchos aeropuertos internacionales que brinden esa posibilidad.

Me parece que deberíamos seguir discutiendo el planteo de los ciudadanos de Carmelo. Se trata de un aeródromo que hoy en la República es el cuarto en toques superado ahora por Salto a raíz de la aparición de BQB, pero si miramos hacia atrás, es el tercero. Tiene un tráfico muy importante de gente que viene con su

avión desde Buenos Aires con su familia, que aterriza acá y que quiere irse para su casa en Carmelo, al hotel o a hacer los negocios para los que vino. Es una comodidad para el taxi aéreo, para el avión sanitario o para los empresarios que quieren invertir y vienen en avión, aterrizar ahí. Carmelo se desarrolló porque tiene un puerto que en verano debe ser de los más visitados del país y porque su aeropuerto es el cuarto en número de toques uruguayos y extranjeros.

Me parece bien que haya ocho aeropuertos internacionales distribuidos como se propone, que son fronterizos, que en muchos casos buscan llegar a los puntos más alejados de la República.

El aeropuerto de Durazno, que es de alternativa, hay que usarlo como tal. No tengo toda la información, pero cuando el avión jordano casi se cae en Montevideo, la alternativa que se planteó fue Punta del Este o Ezeiza, pero no Durazno. Un aeropuerto de alternativa es para eso. Todos sabemos que el avión pasó a 100 metros de la antena del Cerrito de la Victoria que se desvió hacia Punta del Este, y casi se matan todos.

Pueden faltarle cosas al aeropuerto de alternativa para que realmente funcione con esa característica, pero cuando haya un problema como el del ejemplo por suerte son pocos y ojalá que no haya ninguno más debe usarse.

Dejo planteado, entonces, que debemos seguir discutiendo este punto. No estamos hablando de un aeropuerto internacional en Carmelo, que tenga un detector de metales, un edificio de partidas y otro de llegadas y una torre de control. Quizás, como dijo el señor Ministro hay que pensarlo de otra manera y no bajo la administración de la DINACIA. |Me parece que es una cuestión que deberíamos discutir un poco más y mirar con detenimiento.

Seguramente, en un mes, visitaremos el aeropuerto de Carmelo y ahí nos interiorizaremos de algunas cosas más.

SEÑOR IGLESIAS.- Quiero hacer una aclaración con respecto a Jordan Air. La investigación de ese accidente duró seis o siete meses, ya que era harto difícil. Hubo mucha gente que cometió varios errores, pero personalmente considero que el más grande fue el que cometió el Comandante de la aeronave. En su plan de vuelo él no tenía a Laguna del Sauce como alternativa, sino a San Pablo o a Ezeiza. Debió haber conocido un poco más nuestro país. Le sugirieron Laguna del Sauce porque era la única ventana posible, teniendo en cuenta el combustible que le quedaba. Damos gracias que solo fue un accidente con daños materiales de la aeronave.

Con respecto a Carmelo, la DINACIA está totalmente abierta a recibir todos los aportes que tanto privados como entes públicos puedan hacer para mejorar la situación. Lamentablemente, el presupuesto de la DINACIA es acotado y hay un Plan quinquenal que no permite ciertos desarrollos en función de las prioridades que tenemos.

Carmelo es un lugar turístico muy importante, que tiene un desarrollo muy grande con respecto a aeronaves de aviación general y que se encuentra a 75 kilómetros de Colonia. Colonia tiene mejor potencialidad porque es más fácil invertir allí que en Carmelo por ser más barato. Esa es la única diferencia, y la selección natural que se ha dado tiene que ver solamente con la inversión. Con esto no quiero decir que se descuide Carmelo en ningún aspecto porque las normas de seguridad deben ser las mismas en aeropuertos internacionales y nacionales. O sea que también en eso estamos en falta.

El Aeropuerto de San Fernando que se encuentra dentro del área capitalina de Buenos Aires es el aeropuerto por excelencia de aviación general de aeronaves chicas: pequeñas, particulares, privados, escuelas de pilotos, talleres aeronáuticos de reparación. Por supuesto que su pista es pavimentada. Es un aeropuerto bastante importante que se desarrolló mucho con la aviación general, pero también es internacional. Nos parece que la situación de este aeropuerto tiene un paralelismo con la del Aeropuerto Ángel S. Adami el de Melilla, que es un aeródromo internacional.

Si la decisión sobre Carmelo se alarga en el tiempo, la gente puede entrar perfectamente por Colonia y dirigirse a Carmelo, y solo pierde media hora más.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Hoy integré un concepto que hay que tener en cuenta, que es el de costo beneficio. En la actual situación, desde ese punto de vista, deberían mantenerse dos aeropuertos, no más. Cuando decimos que un aeropuerto tiene una intensa actividad, estamos hablando de la nada o un poco más que eso. La relación costo beneficio no existe. Alguna cosa comienza a funcionar, pero no está calificando. En este sentido, quiero recordar que en 2004 se llamó a licitación por este aeropuerto y se presentó un solo interesado, que no calificó. La realidad es más o menos esta; el mundo no ha cambiado tanto en siete años.

Por eso es importante el otro debate, el de cómo lo vamos a hacer, porque cuando esté operativa la posibilidad de que se diga: "Esto vale la pena", la respuesta va a ser: "Tenés razón; poné la pena".

Acá estamos hablando de lo que, en términos estratégicos, a nuestro juicio, amerita el esfuerzo, pero eventualmente, hasta por capricho, alguien puede hacerlo. Si es así, ¡bienvenido sea!

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece a los presentes por haber concurrido.

(Se retira de Sala la delegación de autoridades del Ministerio de Defensa Nacional)

—— Pongo en conocimiento a los integrantes de la Comisión de que en el orden del día de la sesión de la semana próxima figurará como primer punto la modificación de la Ley Nº 18.191, a efectos de incluir al personal de la Prefectura.

Se levanta la reunión.